



5 questions à



Christophe Pélissié du Rausas

président de l'AGIFI⁽¹⁾

Christophe Pélissié du Rausas, diplômé de l'Ecole Polytechnique, de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées et d'un DEA de finance de l'Université Paris-Dauphine, préside l'AGIFI (Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants) depuis septembre 2014. Il a débuté sa carrière au ministère de l'Équipement, puis a rejoint le groupe Spie Batignolles. Il travaille au sein de Vinci depuis 1997 où il a occupé successivement les postes de responsable des concessions puis de



directeur général adjoint de Campenon Bernard, devenu Vinci Construction Grands Projets (1999-2001), de directeur général de Vinci Energies Nord (2002-03) puis de directeur délégué Europe du Sud-Est pour Vinci Concessions (depuis 2004), responsabilité englobant la présidence de la société Olympia-Odos (autoroutes en Grèce). Il est nommé directeur général adjoint de Vinci Concessions en 2012 et, en décembre 2015, membre du Haut Comité du système de transport ferroviaire.

Comment les PPP peuvent-ils contribuer au développement de l'offre d'infrastructures et de services ferroviaires en France ?

Pour comprendre en quoi l'implication d'acteurs privés peut avoir du sens dans le secteur ferroviaire, il faut partir d'un constat simple : la dette cumulée du secteur a largement dépassé les 40 Md€ et continue de croître mécaniquement tous les ans. Les pouvoirs publics et SNCF Réseau sont, dans ce contexte difficile, confrontés au double défi d'apporter une réponse aux attentes croissantes des usagers en termes de desserte et de qualité de service tout en faisant face à d'importants besoins de rénovation.

Face à cette situation, le partenariat public privé peut constituer un outil pertinent pour différents types d'opérations, parce qu'il constitue un mode d'organisation efficace et qu'il permet de mobiliser des financements. La diversité, tant de la nature que des montages des projets dont les membres de l'AGIFI ont la charge, illustre concrètement les différentes modalités de l'apport d'acteurs privés.

Par exemple, le projet Synerail (confié à Vinci Concessions) prévoit le déploiement de la technologie GSM-R sur le réseau ferré national. Le recours au PPP permet dans ce cas précis de sanctuariser des ressources pour mener à bien, dans un calendrier et avec une enveloppe prédéterminés, cette nécessaire modernisation du

réseau. Les autres sociétés membres de l'AGIFI sont quant à elles responsables soit de marchés de partenariats soit de concessions pour la conception, le financement, la réalisation et l'entretien de certains tronçons du réseau ferré national.

Les PPP sont-ils appelés selon vous à contribuer au financement d'autres lignes à grande vitesse demandées par les régions ? Plus généralement, quels grands types d'infrastructures de transport se prêtent à des PPP, et sous quelle forme ?

Autant nous souhaitons jouer notre rôle et tout notre rôle dans le développement du secteur ferroviaire, autant le choix et la hiérarchisation des investissements structu-

« Il n'y a à mon avis pas de raison d'exclure a priori des infrastructures de transports du champ de pertinence du partenariat public privé »

rants restent avant tout le domaine réservé de la puissance publique. Cependant, sous réserve d'une certaine forme d'ouverture à la concurrence, le cadre réglementaire actuellement en vigueur autorise

parfaitement l'implication d'acteurs privés, via des PPP, dans des projets ferroviaires.

L'AGIFI est particulièrement impliquée en France et à Bruxelles pour faire passer le message que les investisseurs privés impliqués sur des projets ferroviaires structurants ne poursuivront dans cette voie qu'à la condition de disposer d'un cadre réglementaire et économique précis, fiable, prévisible et favorisant les gains de compétitivité.

Je pense que les partenariats public privé peuvent constituer un modèle intéressant pour quasiment toutes les infrastructures de transport ! Attention, je ne dis pas que le PPP doit être considéré comme la meilleure option pour tous les projets. Je dis qu'il n'y a à mon avis pas de raison d'exclure a priori des infrastructures de transport du champ de pertinence du partenariat public privé.

En particulier, on peut tout à fait structurer positivement des projets de rénovation ou de modernisation du réseau faisant appel à de l'investissement privé. Le projet Synerail en est un bon exemple. Qu'il s'agisse de la rénovation partielle d'une ligne (signalisation, énergie ou autre), de la modernisation d'un nœud ferroviaire ou d'une grande gare, ces projets peuvent être conçus en partenariat avec des investisseurs privés. Les fonds dans le monde disposés à s'investir dans le secteur des infrastructures sont très importants, et plutôt à la recherche de projets.



Quels sont globalement les avantages et les limites des PPP?

Le partenariat public privé est un outil – parmi d’autres – à la disposition des pouvoirs publics, dans le cadre duquel l’équipement est conçu, construit, maintenu, exploité par un opérateur unique. Il offre ainsi toutes les garanties de cohérence et de viabilité sur la durée, en prenant en compte dès le départ le besoin d’entretien, renouvellement et maintenance sur le long terme. En effet, l’optimum recherché dans ce modèle est celui du coût total sur la durée de vie, et non pas seulement l’investissement initial. Cela permet l’optimisation économique et la sanctuarisation financière des coûts de maintenance et de renouvellement. C’est un gage d’efficacité et de pérennité qui oblige à mettre au point, dès l’initiation du projet, de manière fine, le programme fonctionnel, et à répartir *ex ante* les risques du projet. La fiabilisation financière et budgétaire qui résulte de ce travail en amont est en définitive de l’intérêt de toutes les parties, publiques et privées.

Mais cette décision doit résulter d’une analyse fine, conduite par les pouvoirs publics en fonction des caractéristiques propres de chaque projet. Dans tous les cas, la première question à se poser est celle de l’utilité socio-économique du projet. Un projet utile sera toujours financable. Un projet inutile sera *in fine* toujours un échec, quel que soit son mode de financement.

Alors que les négociations en vue du 4^e paquet ferroviaire sont dans la dernière ligne droite, que pensez-vous de l’application de la récente réforme ferroviaire en France(2)? Dans le nouveau contexte régional français, êtes-vous optimiste sur les conditions de la prochaine ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs?

Nous avons salué, au moment des discussions autour de la loi portant réforme ferroviaire, la volonté du législateur de repenser la cohérence d’ensemble du gestionnaire d’infrastructures et de mettre en place un grand gestionnaire d’infrastructures unifié. Mais je considère que ceci n’a de sens que dans une perspective de performance et de maintien des équilibres économiques du secteur.

Nous sommes vigilants quant aux règles de gouvernance et à l’indispensable auto-

nomie de fait du gestionnaire d’infrastructures, et l’avons clairement manifesté, notamment lorsque notre avis a été sollicité pour certains décrets d’application de la loi ferroviaire du 4 août 2014. J’observe que notre souci est, d’une manière générale, largement partagé par le régulateur – l’ARAFER –, qui s’est exprimé à plusieurs reprises à ce sujet.

Quant à l’ouverture à la concurrence, notre position est qu’aucun secteur ne peut vivre en autarcie et que nous avons tous à gagner à une ouverture maîtrisée et encadrée à la concurrence. Dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire, c’est la position que nous avons toujours défendue. Nous souhaitons simplement que le texte ouvre la possibilité d’introduire sur le marché, d’une façon opérationnelle et dans des délais réalistes, une dose de concurrence. Celle-ci servira d’aiguillon à l’ensemble du secteur et sera globalement un facteur de compétitivité vis-

« Une dose de concurrence servira d’aiguillon à l’ensemble du secteur; et sera globalement un facteur de compétitivité vis-à-vis des autres modes de transport. Regardez comment le transport aérien s’est réinventé en quelques années ! »

à-vis des autres modes de transport. Regardez comment le transport aérien s’est réinventé en quelques années !

Nous espérons que les possibilités offertes dans le texte du 4^e paquet ferroviaire, tel qu’il existe en l’état, sur l’ouverture à la concurrence des services à grande vitesse trouveront un aboutissement et une concrétisation opérationnels, en laissant notamment une capacité d’appréciation suffisante au régulateur pour le nécessaire respect des équilibres économiques liés aux obligations de service public, lorsque la question se pose. L’urgence serait d’avancer à travers des expérimentations ciblées permettant de préparer les conditions techniques et commerciales indispensables à une ouverture réussie. Cela devrait être une priorité majeure des acteurs, publics et privés, de ce secteur.

La future LGV SEA Tours-Bordeaux a fait l’objet d’un conflit, que l’Etat a dû arbitrer, sur la fréquence des trains et le montant des péages entre le concessionnaire Lisea, l’opérateur SNCF et les collectivités. A priori, les marchés de partenariat conclus pour les LGV BPL et CNM(3) ne posent pas de problème. Quels enseignements faudrait-il en tirer?

Il ne convient pas ici de rentrer dans le détail d’une négociation sur un projet particulier. Gageons que des solutions seront trouvées pour que les trois lignes nouvelles qui ouvriront en 2017, dans le strict respect des échéances contractuelles, soient toutes trois des succès. Ce seront quelque 600 km qui seront ajoutés au réseau ferroviaire français, dont la carte sera ainsi significativement modifiée.

Il est vrai que le mode concessif suppose à terme, pour être pertinent, un contexte incluant une dose de concurrence et de diversité des acteurs. C’est ce qui a été annoncé aux investisseurs de SEA, comme à l’ensemble du marché, et il paraît important que cette perspective soit maintenue. Quand ces conditions sont réunies, il s’agit d’un modèle vertueux permettant de limiter le niveau de subventions publiques pour mettre à disposition sur le long terme une infrastructure aux meilleurs standards de performance et capable de s’adapter aux demandes des usagers dans le temps. ■

(1) L’AGIF (Association française des gestionnaires d’infrastructures ferroviaires indépendants) représente cinq acteurs privés du secteur ferroviaire – Eiffage Rail Express, Eurotunnel, Lisea, Oc’via et Synerail – titulaires de contrats de concession ou de partenariats en cours de développement ou d’exploitation pour des projets d’infrastructures d’intérêt public.

(2) Le 19 avril 2016, le 4^e paquet ferroviaire a fait l’objet d’un accord à Bruxelles, qui devra être validé par les gouvernements.

L’ouverture du transport de voyageurs à la concurrence sera effective à partir du 14 décembre 2020. Malgré un certain nombre de contraintes, les appels d’offres pour les contrats de service public (TER en France) seront ouverts 3 ans plus tard. Jusqu’à fin 2022, l’attribution directe de ces contrats restera encore possible, sous réserve que l’amélioration des performances constatée soit validée par le régulateur (ndlr).

(3) Lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire et Contournement de Nîmes et de Montpellier (voir p. 14 et 35, ndlr).